

Rok 1908.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI. -- Wydana i rozesłana dnia 25. lutego 1908.

**Treść:** № 41. Obwieszczenie, dotyczące koncesyonowania sieci wązkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie.

## 41.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908., dotyczące koncesyonowanie sieci wązkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rządu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami oraz c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny królewskiemu głównemu miastu Lwowu żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu jednolitej sieci wązkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie, która ma być zbudowana przy częściowem włączeniu i odpowiedniem przekształceniu linii kolejnej, nabitych przez wymienioną gminę, tudzież istniejących linii elektrycznej kolejki drogowej we Lwowie, które dotąd ani w charakterze kolej lokalnych ani w charakterze kolejek nie były w ogóle koncesjonowane, a to z zawarowaniem podjęcia potrzebnych komisyjnych czynności urzędowych tudzież pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonymi i przy równoczesnym uchyleniu reskryptów koncesyjnych c. k. Ministerstwa handlu z dnia 23. lipca 1879., l. 20882., i z dnia 21. czerwca 1893., l. 25924., odnoszących się do istniejących linii.

Koncesyonowana sieć kolejek obejmuje następujące linie:

1. z głównego dworca kolejowego przez ulice Kolejową, Grodecką, Kazimierzowską, przez plac Gołuchowskich i plac Krakowski tudzież przez ulice Żółkiewską do rogatki żółkiewskiej;
2. z placu Gołuchowskich przez ulicę Karola Ludwika, przez place: Maryacki, Halicki i Bernardyński tudzież przez ulicę Czarnieckiego aż do placu Cłowego;
3. z ulicy Grodeckiej przez ulice: Leona Sapiehy, Kopernika, Słowackiego, Sykstuską, Kilińskiego, przez Rynek, ulice Ruską i Podwale do ulicy Łyczakowskiej;
4. z placu Halickiego przez ulice: Batorego, Pańską, Zyblikiewicza i Św. Zofii do parku Kilińskiego;
5. od wylotu ulicy Kolejowej ze strony ulicy Grodeckiej przez tę ostatnią ulicę do rogatki grodeckiej;
6. odnogę od linii Nr. 1. aż do budynku pocztowego na placu przed głównym dworcem kolejowym, lwowskim;
7. z ulicy Grodeckiej przez ulicę Janowską do rogatki janowskiej;
8. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Zamarstynowską do rogatki zamarstynowskiej;

9. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Balonową do ulicy Zamarstynowskiej;

10. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Studzienną aż do placu przed stacją c. k. kolei państwowych Lwów-Podzamecze;

11. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Nowej Rzeźni aż do nowej rzeźni;

12. od kościoła Św. Marii Magdaleny przez ulicę Krzyżową i ulicę Szymonowicza do ulicy 29. Listopada;

13. od parku Kilińskiego przez ulice: Św. Zofii i Poniatowskiego aż do placu Wystawowego z odnogą od kościoła Św. Zofii do głównego wejścia na plac Wystawowy;

14. z placu Krakowskiego przez ulicę Kościelną, plac Strzelecki i ulicę Podwale aż do połączenia z linią Nr. 3.;

15. z ulicy Batorego przez ulicę Pańską do placu Bernardyńskiego;

16. od szkoły Zofii przez ulice Zofii, Dwernickiego, Snopkowską do Żelaznej Wody;

17. z ulicy Pańskiej przez ulice: Zieloną, Szewczenki, Kochanowskiego, Św. Piotra do ulicy Łyczakowskiej;

18. odnogę od linii Nr. 3. w ulicy Sykstuskiej do wewnętrznego podwórza budynku głównej poczty;

19. od rogatek janowskiej gościńcem janowskim do placu przed stacją Lwów-Kleparów;

20. z ulicy Janowskiej przez ulicę Kleparowską do rogatek kleparowskiej;

21. z ulicy Kazimierzowskiej przez ulice Szpitalną i Stoczenną, przez plac Misyjarski aż do połączenia z linią Nr. 8. w ulicy Zamarstynowskiej;

22. od wylotu ulicy Leona Sapiehy ze strony ulicy Kopernika przez tę ostatnią i ulicę Kadecką do placu Wystawowego;

23. odnogę od linii Nr. 22. do elektrowni;

24. z ulicy Zyblkiewicza przez ulicę Pełczyńską aż do ulicy Kopernika;

25. od wylotu ulicy Szewczenki ze strony ulicy Zielonej przez tę ostatnią do rogatek sichowskiej;

26. odnogę od linii Nr. 17. w ulicę Kochanowskiego przez ulicę Pohulanki aż do Pohulanki;

27. tor łączący od dolnej części ulicy Kopernika do ulicy Karola Ludwika i

28. z ulicy Czarnieckiego przez Wysoki Zamek do ulicy Żółkiewskiej z odnogą do ulicy Podwale.

### § 1.

Królewskiemu głównemu miastu Lwowu, jako koncesjonariuszowi, przyznaje się dobrodziejstwa skarbowe, wymienione w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyżej ustawy, ustanawia się na 25 lat, licząc od dnia dzisiejszego.

### § 2.

Koncesjonariusz obowiązany jest ukończyć budowę względnie przekształcenie linii kolejowych, wymienionych na wstępie pod l. 1. do 4., 6. do 18., 27. i 28., najpóźniej w przeciagu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Termin budowy dla linii kolejowych, wymienionych na wstępie pod l. 5. i 19. do 26., ustanowi Ministerstwo kolej żelaznych przy sposobności udzielenia konsensu budowlanego na te linie. Po ukończeniu budowy należy oddać linie kolejowe na użytk publiczny i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały czas trwania koncesji.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można kaucję tę uznać za przepadłą.

### § 3.

Celem wybudowania koncesjonowanych linii kolejek i przynależnych zakładów pomocniczych nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszowi także odnośnie do tych kolej podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

### § 4.

O ileby celem budowy koncesjonowanych linii kolejowych miały być użyte drogi publiczne, nie pozostające pod zarządem gminy lwowskiej, winien koncesjonariusz postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

## § 5.

Koncesyjnyusz jest obowiązany ponosić koszta tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania państwowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesji na te linie już istniejących, które okazałyby się potrzebne wskutek budowy i ruchu wymienionych na wstępie linii kolejowych, w szczególności zaś winien pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

## § 6.

Przy budowie koncesyjowanych linii kolejowych i utrzymywaniu ruchu na nich powinien koncesyjnyusz stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu kolej żelaznych, z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych i innych władz do tego powołanych.

## § 7.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywiście jakież imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które należycie będą udowodnione, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez rząd.

## § 8.

Koncesyjnyusz obowiązany jest przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącym wolną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie należy się porozumieć z właściwemi władzami wojskowemi.

Koncesyjnyusz jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wyłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60., a to niezależnie od postanowień poniżej umieszczonego § 12.

## § 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś części koncesyjowanych linii kolejowych, natenczas winien koncesyjnyusz poddać się bez oporu odnośnie zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

## § 10.

Urzędnicy państwa, funkcyjaryusze i ludzy, jadący liniami kolejowemi z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesji lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają wraz z swemi pakunkami podróznymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowemi, jakie im c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla legitymacji wystawi.

## § 11.

Koncesyjnyusz obowiązany jest przewozić pocztę tudzież funkcyjaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszyskimi pociągami programowemi.

Za te świadczenia, jakież za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyjnyusz żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencje, tyczace się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnemi funkcyjaryuszami, lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

## § 12.

Koncesyonyusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, tudzież o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków, względnie nakładającej przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyonyusza, jak zakład emerytalny, wyżej wspomniany.

To zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy i na starość należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyonyusz będzie miał obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Koncesyonyusz jest dalej obowiązany, postarać się o to, aby personal zatrudniony dotychczas przy ruchu istniejących we Lwowie linii kolei drogowych, użyty był także przy ruchu koncesyowanowych linii kolejowych, o ile to będzie mogło mieć miejsce z uwagi na zmieniony sposób prowadzenia ruchu.

## § 13.

Koncesyonyusz obowiązany jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolei żelaznych.

## § 14.

Czas trwania koncesji i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne wynosić ma lat

dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesja traci moc swoją.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopelniono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

## § 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane § 8. ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyowanego linii kolejowych.

## § 16.

Koncesyonyusz nie ma prawa, wyjawszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyowanego liniach kolejowych.

## § 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowę linii kolejowych i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzać, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

## § 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesji, warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

**Derschatta wlr.**